

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1382 de 2023

Carpeta Nº 527 de 2020 | Comisión Especial de ambiente

VICEPRESIDENTE

Elección

INTERSOCIAL MONTEVIDEO OESTE

Por trazado de la Ruta N.º 102

VENADO DE CAMPO (OZOTOCEROS BEZOARTICUS)

Votación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de junio de 2023

(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Lucía Etcheverry Lima.

Miembros: Señores Representantes Walter Cervini, Mario Colman, Daniel Gerhard, Sebastián González, Eduardo Guadalupe, Daniel Martínez Escames, Rafael Menéndez Cabrera y César Vega Erramuspe.

Asisten: Por la Intersocial Montevideo Oeste: señoras Cecilia Lezama, Paola Rodríguez y Yohana Marzocchi, y señores Gianbattista Gavazzi, Esteban Horvath y Alejandro Brazeiro

Secretaria: Señora Pamela klappenbach.

Prosecretario: Señor Guillermo Mas de Ayala.

═══════||═══════

SEÑORA PRESIDENTA (Lucía Etcheverry Lima).- Habiendo número, está abierta la reunión.

——Primero que nada queremos darle la bienvenida al diputado Walter Cervini; es un gusto tenerlo de vuelta.

Como primer punto del orden del día y de acuerdo con lo establecido en el artículo 123 del Reglamento de la Cámara de Representantes, corresponde elegir un vicepresidente.

SEÑOR MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).- Me sumo al saludo de reencuentro con el diputado Cervini a quien, en esta oportunidad, vamos a proponer para ocupar la vicepresidencia de la Comisión de Ambiente.

SEÑORA PRESIDENTA.- Se va a votar.

(Se vota)

——Siete en ocho: AFIRMATIVA

SEÑOR REPRESENTANTE MENÉNDEZ CABRERA (Rafael).- Obviamente, le damos la bienvenida al diputado Cervini; nos alegramos mucho de que hoy esté nuevamente con nosotros.

Quisiera hacer una aclaración: en la discusión del proyecto de venado de campo, había establecido que Rodolfo Ungerfeld, que es un amigo, había trabajado en aparato circulatorio de venado de campo, pero me equivoqué. Ha sido partícipe de tesis de aparato circulatorio de venado de campo, pero, sobre todo, sus estudios han sido en reproducción del venado de campo. Quería dejarlo sentado en la versión taquigráfica porque fue una equivocación involuntaria.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Continuando con el tema que estábamos tratando, hay unanimidad en cuanto a la vicepresidencia del diputado Cervini, pero el diputado también tiene que votar.

SEÑOR CERVINI (Walter).- Voy a proponer al diputado César Vega para la vicepresidencia.

Primero que nada quiero señalar que es un gusto volver. Saben que en esta Comisión, como en otras que integro, tenemos un buen equipo donde pocas veces tenemos puntos en los que no estamos de acuerdo y eso es algo no muy común. La verdad es que los considero un equipo de trabajo con el que me gusta mucho hacer las tareas diarias.

Agradezco el recibimiento, pasamos momentos difíciles, pero ya estamos acá en la cancha de vuelta. Agradezco al diputado Daniel Martínez que me propuso y a todos por la confianza al darme sus votos. Estaremos ayudando a la presidenta Lucía Etcheverry en todo lo que sea posible.

SEÑORA PRESIDENTA.- Pasamos al segundo punto del orden del día: Delegación de la Intersocial Montevideo Oeste por trazado de Ruta 102. Esta delegación ha solicitado ser recibida para abordar un tema que ha sido público: la eventual ampliación de la Ruta Nº 102. Son personas que residen en la zona y están directamente afectadas por esta situación.

(Ingresa a sala la delegación de la Intersocial Montevideo Oeste)

——Le damos la bienvenida a los representantes de la Intersocial Montevideo Oeste integrada por las señoras Cecilia Lezama, Paola Rodríguez y Yohana Marzocchi, y por los señores Gianbattista Gavazzi, Esteban Horvath y Alejandro Brazeiro.

SEÑORA LEZAMA (Cecilia).- Queremos agradecer que nos hayan recibido porque en este caminito de encontrar algunas respuestas a nuestras inquietudes, no encontramos las puertas muy abiertas. Desde ya, por eso, muchísimas gracias.

Somos la Intersocial de Montevideo Oeste que es una agrupación de algunas instituciones y algunos vecinos de la zona. Empezamos a trabajar en noviembre del año 2022 con algunas cosas que nos interesaban de la zona en general. Pertenezco a Melilla, pero hay otros barrios hasta Santiago Vázquez y trabajamos juntos, en diferentes iniciativas.

En esa instancia estábamos trabajando por la Fiesta del Río hasta que cae en nuestras manos, explota en nuestras manos, el tema de la ruta. Digo explota porque veníamos trabajando con mucho entusiasmo sobre cosas que nos interesaban y aparece este tema que atañe a muchos vecinos de Melilla y de Paurú a los que se les plantea la expropiación. En esa instancia recibimos a una gran cantidad de vecinos asustados y angustiados y empezamos a intentar entender qué es lo que estaba pasando. Realmente, nadie sabía lo que estaba sucediendo.

Muchos de los vecinos dijeron que estaban recibiendo la información a través de personas que iban a medir las puertas de sus casas con drones y con instrumentos y, en ese momento, les preguntaron: "Perdón, ¿qué están haciendo aquí?", y así nos enteramos de que algo iba a pasar. Otros vecinos, como los de Paurú, que son expropiados totales -hay expropiaciones parciales y expropiaciones totales- fueron los que recibieron las notificaciones más fuertes. Los vecinos están presentes y van a ir contando.

La Intersocial decide empezar a trabajar y lo primero que se vota de forma casi unánime es que antes que nada estaba el humedal. Esa es nuestra primera preocupación. Por supuesto que esto trae efectos colaterales que son expropiaciones y otras cosas, pero, en principio, lo que nos importa o lo que más nos angustia es el humedal.

Empezamos a caminar y cuando digo que empezamos a caminar es que empezamos a investigar qué era lo que estaba pasando y comenzamos a pedir información, pero no encontramos respuestas. O sea, empezamos a mirar todo lo que salía en la prensa y a escuchar al Ministro de Transporte y los argumentos por los cuales iba a hacer esta ruta. Comenzamos a trabajar con los números; el Ministro los ofreció en la prensa, y a pensar y a buscar soluciones, otras soluciones que no fuera la de establecer una ruta que, hoy por hoy, creemos que es innecesaria. Siempre fue nuestra consigna: no a esta ruta. Lo hablamos con la Intendencia que al principio nos decía que la ruta era necesaria. Además, a cada una de las personas que nos señalaron que la ruta era necesaria les dijimos: "Bien, danos un argumento por el cual tú crees que la ruta es necesaria". Y no había, todo el mundo quedaba como en *stand by* cuando hacíamos esa pregunta y se referían a los siniestros. Entonces, ¿invertiremos US$ 270.000.000 por los siniestros? No puede ser, hay algo que no funciona.

Empezamos a seguir el trillo, el camino. ¿Por qué la defensa del humedal? Es algo que incluso lo trabajamos con los vecinos. ¿Qué estamos defendiendo cuando decimos que defendemos el humedal? Todos fuimos a la escuela y aprendimos lo que era un humedal y la importancia de tenerlo cerca. El humedal es acopio de agua dulce; en este caso, este humedal, es acopio de agua dulce que se mezcla con agua salada. En esta

investigación nos enteramos que es uno de los tres humedales que tenemos en América con esa característica; hace lo que haría el Proyecto Neptuno, por ejemplo. Es decir, toma el agua salada y el agua dulce que viene del Río de la Plata y del Río Santa Lucía y la purifica. ¿Cómo hace eso? El humedal tiene la característica de filtrar y esa agua filtrada va hacia el acuífero y lo usamos todos en nuestros pozos. Todos los que vivimos ahí tenemos agua y nunca nos faltó gracias al humedal.

Hoy nos acompaña Brazeiro a quien le pueden hacer todas las preguntas que quieran respecto a cómo protege a muchas especies, cómo permite la diversidad y enriquece el intercambio gaseoso. Cualquiera de nosotros que está acá seguramente algún día conectó con eso. Entonces, el humedal es absolutamente necesario; esa es nuestra primera defensa.

En cuanto a los efectos colaterales, empezamos a estudiar todos los impactos.

La empresa que presentó este proyecto -porque, como ustedes saben, es un proyecto privado el que propone hacer esta ruta- mandó dos chicas a preguntarnos qué nos parecía que nos pusieran una ruta adelante. También hablaron con cuatro o cinco vecinos más, y nadie más se enteró de ese impacto. El impacto quedó a cargo de la empresa; me hubiera gustado preguntárselo al ministro, pero parece que es la empresa la que lo propone y presenta los impactos.

Acá hay dos vecinas que van a hablar sobre el impacto social que consideramos que esta ruta traería aparejado.

SEÑORA MARZOCCHI (Yohana).- Buenos días.

Vivo en Paurú y voy a ser una de las personas afectadas por la expropiación.

Son 13 las familias que se verían afectadas por la expropiación. En Paurú viven alrededor de 2500 personas. El barrio ha tenido muchos avances como, por ejemplo, la pavimentación, la iluminación y el servicio de ómnibus. Nuestro padrón, que comprende 3 hectáreas, está incluido en áreas protegidas; desde el 2015 vivimos 85 familias y hace más de 20 años que estamos ahí. Pagamos contribución, luz y agua. La expropiación del padrón es parcial y somos 8 familias dentro de ese padrón.

El día 22 de noviembre recibimos las primeras informaciones acerca de lo que iba a pasar, de parte de una empresa consultora que contrató el Ministerio de Transporte. Lo primero que nos dijeron fue que fuéramos haciendo nuestras valijas porque si no nos queríamos ir, iban a venir unas topadoras a tirarnos nuestras casas. Junto con esa gente contratada por el Ministerio de Transporte, también se movía la Dirección Nacional de Topografía. Nosotros veíamos que estaban midiendo, que había movimientos con drones; era una mezcla entre ellos dos que nos daban información. Entre idas y vueltas nos decían que íbamos a ser expropiados.

Luego, el 29 de diciembre, la empresa consultora nos dijo que no íbamos a ser expropiados, que se había cambiado el ancho de la ruta y que nosotros no seríamos expropiados. El 31 de diciembre, me llaman del área social de Topografía y me dicen que sí, que estaba implicada en la expropiación. Después de esto, nunca nos presentaron ningún papel que dijera que estábamos expropiados. Era todo muy confuso porque nosotros ni siquiera podíamos distinguir quién era quién, si era del área social o si eran de esa empresa que había contratado el Ministerio.

Debido a nuestra angustia y preocupación por no saber nada y solamente tener esa última respuesta de que sí íbamos a ser expropiados, la Intersocial elevó una nota al Ministerio de Transporte para contar sobre la presión que estábamos viviendo y que queríamos tener alguna certeza o información al respecto.

El día 2 de febrero nos recibe el equipo de Topografía del Ministerio y nos dice que sí, que se dan cuenta de que actuaron mal, que no iba a volver a pasar, que íbamos a ser cuidados, que iban a ver la forma de que no quedáramos en la calle y que, de ahora en más, era el área social de Topografía la que se iba a encargar de nosotros, del expediente de expropiación.

Es ahí cuando nos traen el decreto firmado por el presidente, por medio del cual a partir del 26 de enero se iba a hacer el relevamiento de la tasación. En mi casa se hizo el 15 de febrero.

Después de eso, el 25 de abril, el señor Falero, ministro de Transporte, comunica por la prensa que la licitación había sido suspendida. El 15 de mayo recibo la primera notificación y dentro de los cuatro puntos que tenía para firmar, señalaba que yo era poseedora por lo cual me iban a pagar las mejoras. Les pregunté a dónde me podía ir con una indemnización solamente por mejoras. Me dijeron que iban a buscar la forma para que pudiéramos salir bien. Les dije que no iba a firmar y que prefería asesorarme legalmente con un abogado. Me retiré sin firmar.

El 17 de mayo, fue a mi casa un notificador tres veces en la mañana, buscándome para esa firma. Nunca me encontró porque yo estaba trabajando.

Por tanto, siguen nuestras dudas e incertidumbres. Jamás tuvimos una respuesta de parte del Ministerio; sí podíamos tener información de parte del área social, pero solamente su respuesta era que "nosotros éramos poseedores", "que íbamos a tener esa indemnización por mejoras". No nos quedamos tranquilos. En la Comisión de Asentamientos de la Junta Departamental a la que fueron el Ministerio de Vivienda y el Ministerio de Transporte, nos dijeron que nos quedáramos tranquilos porque íbamos a tener una solución. Pero nunca se nos nombró un realojo, solamente se nos habla de pago de mejoras por ser poseedores. Tampoco tuvimos una convocatoria para información en la zona. Eso siempre lo destacamos porque era lo que precisábamos: contar con información por parte del Ministerio de Transporte.

Lo que queremos es que nos entiendan, si pudieran ponerse en nuestro lugar y ver la presión que estuvimos viviendo al no tener certezas de qué va a pasar con nosotros. No entendemos, por qué, si la licitación fue suspendida, siguen con el tema de las expropiaciones y de urgente ocupación. Sabemos que la Intendencia no le dio la autorización al Ministerio de Ambiente. Por tanto, seguimos sin entender esa parte: por qué las expropiaciones siguen adelante y, más aún, con carácter de urgente ocupación.

SEÑORA RODRÍGUEZ (Paola).- Soy vecina y residente del Barrio Paurú y Tranvía a la Barra.

Sin duda que la mayoría de los vecinos estamos muy preocupados y tenemos preguntas. Debido a cómo es el barrio, ya que está rodeado de vegetación y tenemos la suerte de respirar aire puro -cualidades de la naturaleza-, estamos preocupados por lo que sería la afectación de una ruta, por un trazado que va a pasar literalmente por el medio del barrio, porque el barrio Paurú quedaría dividido en dos. Una parte del barrio, la más poblada, quedaría al fondo, arrinconada hacia los humedales. A su vez, quedaría rodeada por esa posible Ruta N° 102 que quieren hacer.

Nosotros nos preguntamos cómo vamos a hacer para movilizarnos. ¿En qué estado vamos a quedar? Primero, ya de por sí, la característica del barrio Paurú es que es aislado, porque tenemos un tramo de un kilómetro y medio para acceder al transporte público. Más allá de que, por suerte, después de insistir tanto y con la colaboración de las escuelas y de todos los servicios públicos que tenemos alrededor logramos que entrara

un ómnibus cada una hora al barrio. Ese es el único ómnibus que nos saca del barrio para acceder a otras líneas de ómnibus.

Otra cosa que también vemos es que tenemos como único y más cercano pueblo a Santiago Vázquez, que es donde tenemos todos los servicios públicos, la única escuela, el único jardín, servicios de salud público y privado, servicios para abastecernos como ser supermercado, farmacia, y mucho más. Es lo más cercano que tenemos. Imagínense una ruta que literalmente va a pasar por la mitad del barrio.

Una de las cosas que nosotros movilizamos y en lo que accedemos, es en cómo vamos a manejarnos. Nadie nos explicó nada. Nadie se acercó a decir nada. ¿Cómo va a ser la vida de esos vecinos? Por cierto, una parte del barrio está formada por asentamientos que tienen muchos años, pero que, a su vez, cuenta con todos los servicios públicos, como ser Antel, UTE y OSE, alumbrado público en Tranvía a la Barra, Camino Paurú, transporte público. Es decir, es un barrio que está formado. Allí hay muchas familias. Va a cambiar la movilidad porque simplemente para llegar al único jardín que tenemos cerca debemos salir cuatro veces, cruzar una ruta con el riesgo de quedar expuestos a algo nuevo, a lo que no estamos acostumbrados y que nos va a quitar tranquilidad: esta es una de las preocupaciones, entre tantas, al igual que la vivienda. Muchas viviendas de la zona son precarias. Otras, son edificaciones básicas, no fueron hechas por arquitectos ni está contemplado el impacto de vibración o de movimiento de tierra. De por sí, ya hay muchas viviendas que debido al movimiento de tierras tienen daños y rajaduras en las paredes. Vemos que esos vecinos que van a quedar a no más de 20 metros de la ruta -porque no van a quedar a más distancia que esa- por el impacto de vibración que será continuo, por el ruido y la contaminación del aire -porque ahí tenemos el privilegio de tener aire puro- se van a ver afectados. No nos imaginamos con esa contaminación del combustible. Va a ser todo un caos el cambio en el barrio.

Nos preguntamos qué va a pasar y cómo vamos a quedar. No vemos que esa ruta sea una solución para el barrio. Como esas preguntas y esas preocupaciones hay muchas más.

SEÑOR HORVATH (Esteban).- Veo que nos acompaña el señor diputado César Vega, que es vecino de la zona; él también conoce la problemática. Vivo por Camino Paurú hacia el final de la calle y soy concejal vecinal del Centro Comunal Zonal 18, subzona 7.

Quiero reafirmar lo dicho por las vecinas y, además, por los integrantes de la Intersocial Montevideo Oeste, que también integro.

Es clarísima la fragmentación social que esta obra va a producir en caso de realizarse porque estaría aislando la zona más poblada del lugar. Estamos hablando de entre dos mil y tres mil personas del barrio Paurú y de la población de Santiago Vázquez. Por lo tanto, una parte de la zona quedaría prácticamente sobre la costa, sobre el río -Santiago Vázquez-, y la otra sobre el humedal.

Según lo que hemos observado, la ruta no tiene justificación alguna. Evidentemente, en caso de concretarse, va a pasar por un área protegida. Eso va en contra de todo lo establecido. No plantea soluciones importantes. Quiere decir que el daño social y ambiental que llegaría a producir la obra no justifica bajo ningún punto de vista su realización. Eso es a lo que llegamos entre la Intersocial y otros vecinos interesados en el tema. Hemos leído informes -que se detallarán más adelante- que muestran claramente que la obra es negativa.

Hace un momento Yohana habló sobre la actitud de ciertos funcionarios -unos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otros de las empresas privadas- que llegaron hasta los vecinos con mentiras. Por ejemplo, charlando con un vecino que vive por Camino de los Camalotes -en principio estaba de acuerdo con que se hiciera algo en la zona-, le pregunto: "¿Qué informes tuviste?". Una de las cosas que le dijeron fue que la ruta no iba a pasar por ningún lugar habitado. Esa es una notoria mentira. Si cualquiera observa el trayecto, al cruzar por Camino Paurú, divide un barrio al medio. Como dije recién, la zona más poblada quedaría totalmente aislada. Entonces, no se justifica bajo ningún punto de vista que se mienta a la gente; a todos los vecinos se les habló de la misma manera. Reitero: a este vecino de Camino de los Camalotes -un comerciante que tiene un negocio de venta de comidas en el barrio Arroyo Seco, por la calle Santa Fe- se le dijo que la obra no iba a pasar por ningún lugar habitado.

Entonces, a todas luces, es claro que se trata de algo que no sabemos qué intención tiene. Si se arranca con mentiras, evidentemente está mal. Si ya desde el inicio, desde el momento que es un proyecto, se empieza mintiendo, nos da para sospechar que hay otros intereses.

Por otro lado, tenemos entendido que hay varios proyectos en la zona que tienen respeto -como mínimo- por el medio ambiente que fueron suspendidos porque no se sabe qué va a pasar; hay mucha incertidumbre. Eso genera pérdida de algunas fuentes de trabajo permanentes. No es algo circunstancial mientras dura la obra.

Si bien no vengo en representación del concejo vecinal, nos interesa lo social y obviamente el cuidado del medio ambiente. Entendemos que no hay justificación para esta obra. Luego, Gianbattista y Brazeiro van a entrar en más detalles porque son los especialistas en el tema.

SEÑORA LEZAMA (Cecilia).- Con respecto a lo que vienen hablando los vecinos, debo decir que no es el único barrio que queda dividido en dos: en Melilla también sucede lo mismo. Yo tengo una propiedad parcial y, realmente, me dejarían aislada del barrio del que formo parte, que es Melilla.

Quiero aclarar lo siguiente. Durante los últimos años, no sé si este lugar estuvo abandonado, pero es la zona rural de Montevideo. Tenemos calles oscuras porque vivimos en el campo, y está bien que sea así. Se trata de un lugar en el que la delincuencia y la inseguridad ha sido dura con nosotros. Entonces, como vecinos, tratamos de generar proyectos que fomenten el turismo rural. Hay mucha gente trabajando allí.

El día que resolví enfrentar esta situación de la ruta me encontré con mucha gente. Si bien conocía algunos proyectos, desconocía que hubiese tanta gente trabajando. Hablo de las personas que se van a ver afectadas por esto de partir los barrios a la mitad. Además, si pasa una ruta, ¿quién va a ir a hacer turismo rural en un lugar donde pasa una ruta y donde vamos a tener grandes cambios en el uso del suelo? Este es el tema que nos ocupa ahora. Hay mucha gente productora y que representamos en esta Intersocial que está muy preocupada por el impacto que va a tener la ruta en el suelo rural productivo. Por ejemplo, Melilla es un lugar que la gente ha tomado como residencial y no tanto como para producir.

Cuando salí desde mi portera para pelear por esta obra me di cuenta de que además de mí había muchas personas preocupadas por esta cuestión. Yo soy una productora familiar, y nosotros producimos pecan -no sabía que había tanta gente produciendo pecan en la zona-, criamos gallinas, producimos nuestra leña y hasta nuestra electricidad; vendemos electricidad a UTE porque tenemos paneles solares.

Somos productores familiares. Además, hay una cantidad de productores rurales y familiares en la vuelta que empezó a manifestar su preocupación por el cambio del uso del suelo.

Por lo tanto, me gustaría que el señor Gianbattista Gavazzi profundizara un poco más al respecto.

SEÑOR GAVAZZI (Gianbattista).- Hace trece años que me reinstalé en el Uruguay, en Melilla. Me fui cuando tenía ocho años y estuve viviendo en Italia y en Canadá. Hice mi carrera de ingeniero y trabajé treinta años como ingeniero de proyectos, construcción, rutas. Además, trabajé en diferentes proyectos del Estado, de cortes federales, etcétera. Entonces, tengo la suficiente experiencia técnica como para saber de qué se está hablando.

En cuanto a esta ruta, debemos saber que esos 10 kilómetros atraviesan -menos 266 metros- tierra rural productiva. Eso quiere decir que todos los padrones atravesados por la ruta van a terminar transformándose en padrones industriales, como sucedió con la construcción de la Ruta 102. Entonces, estamos hablando de la pérdida de unas 700 hectáreas de tierra productiva. Es seguro que alrededor de la ruta no se puede producir porque no se puede pasar con los tractores y hay que dar toda una vuelta. Por ejemplo, hay un productor que tiene cuarenta y cinco vacas que producen leche, cuyo terreno quedaría dividido en dos. Tengo entendido que le prometieron que le iban a hacer un túnel bajo la ruta para que pudieran pasar sus animales.

Quiero comentar lo siguiente. Nosotros tuvimos en cuenta las dos últimas reuniones de la Comisión, cuando recibieron a las autoridades del Ministerio de Vivienda y del Ministerio de Ambiente. Como sabemos que les hicieron una presentación, vamos a comentarla un poco y a brindar nuestra información. A su vez, el 30 de mayo, el Ministerio de Ambiente hizo una presentación en la Comisión de Ambiente del Senado, y también vamos a comentarla. Tenemos en nuestro poder las notas dactilografiadas de esas tres reuniones.

Por ejemplo, los 266 metros se transforman en 500 metros cuando viene el Ministerio de Ambiente y, cuando ese Ministerio concurre al Senado, se habla de 800 metros de tierra natural; eso sería cerca del Parque Lecocq.

Quiero agregar algo sobre la expropiación. En enero se usó un decreto para expropiar a la gente de manera urgente porque este proyecto tenía ese carácter. En julio de 2022 el señor ministro anunció que la razón de este proyecto era permitir -fue la sola razón que presentó en ese momento delante de los ministros- que los turistas que entraran por Colonia pudieran ir a Rocha y a Punta del Este lo más rápido posible, sin pasar por Montevideo. Nosotros no entendemos por qué tendría que haber urgencia.

Normalmente, cuando se hace una expropiación exprés, se debe aprobar una ley que debe ser votada en ambas cámaras. Sin embargo, esa ley no existió en el caso de este proyecto. Usaron la ley genérica de 1912 -corregida por un decreto de 1927-, que permite meter todo en una expropiación exprés. Sucede que esa ley fue hecha nada más que para tres rutas: 3, 8 y 5. En este caso, la Ruta 102 no está integrada en ese decreto. Por lo tanto, una vez que se anuncien las notificaciones, los abogados van a argumentar que la expropiación es inconstitucional puesto que no se respeta lo que establece la ley en el sentido de que para realizarse una expropiación hay que justificar la necesidad de construir la obra de manera rápida y que debe votarse una ley en las dos Cámaras. Eso no se cumplió.

En estas tres reuniones se dijo que se había trabajado sobre trazados diferentes. Este proyecto lo presentó una empresa privada al Ministerio de Transporte y, desde ese

momento, nunca -¡nunca!- se cambió un centímetro de la ruta. |No hubo ni una modificación, y a la Intendencia -tuvimos encuentros con ellos- nunca se le presentó esta ruta. Inclusive, el Ministerio de Ambiente decía que estaba esperando los cambios para poder integrarse y dar una opinión, pero desde el momento que estuvo presentada ante el Ministerio de Transporte, en noviembre de 2022, hasta hoy día no existe un solo cambio a nivel de los planos. En la licitación se presentaron los mismos planos que la empresa presentó en noviembre de 2022. Ninguno de los que presentaron los técnicos de Udelar para explicar que había problemas, que había cosas que no se respetaban, o las opiniones de los vecinos, se tuvo en cuenta, ni el pedido de la Intendencia que en noviembre de 2022 mandó una carta diciendo que no está en contra de la ruta, pero que quiere saber cuál es el impacto porque estamos en un área protegida. No se le respondió. Se fue a licitación y enviaron otra carta recordando que este proyecto necesita la aprobación departamental y que según el artículo 77 de la Ley N° 18.308 se necesita esa aprobación. Si no está dada, el Ministerio puede pedir la participación del Comité Nacional, conformado por los ministros y los intendentes de otros departamentos, que puede decidir que se haga esta ruta si es urgente y por una razón nacional.

También es importante saber -no se dijo- que la Intendencia no tiene que pedir la aceptación. El Ministerio tiene que presentar su proyecto, exactamente como se va a hacer, con los planos, ante la Intendencia que ahí da la aprobación. Esta etapa no se hizo. Pero antes de eso, hay que examinar que hay un plan general del ordenamiento territorial -que tiene más de veinte años de aprobado- que muestra que hay una ruta que pasa por la entrada UAM, se va por Tomkinson y sale a la conexión ahí. Eso es lo único que está aprobado en ese plano.

Esta ruta jamás estuvo analizada en ese plano. Así que el Ministerio de Vivienda ni siquiera analizó eso antes. Entonces, esta ruta se está haciendo fuera de la aprobación del ordenamiento territorial de Montevideo. Y eso también tendría que estar hecho. Una vez que se hace, se presenta el plano y se acepta el proyecto. Se saltó todas las etapas que la ley exige para un proyecto de este tipo. Si la ruta ya estaba prevista en ese plano, es mucho más fácil porque se va adelante, pero normalmente el plano de Ordenamiento Territorial se tiene que cambiar antes de poder decir que sí a una ruta que no está prevista. Y esta ruta no está prevista. Desde hace años se habla de una ruta que va a cortar por ahí. Cuando se hizo la perimetral en el otro sector para unir dos rutas, que evidentemente no existía, entre la interbalnearia y la Ruta N° 5 no había unión. En este caso las Rutas N° 5 y N°1 ya se unen y no adentro de Montevideo; antes de llegar al semáforo del Cerro hay esa unión y ya pasan todos los camiones que se necesita.

El coronel Norbertino Suárez que vino a presentar habla de aliviar la Ruta N° 5. Nosotros pedimos los estudios que se hicieron para saber si esas rutas están tan cargadas. Ahora se hace venir un tren que va a reducir; además de lo de UPM tendrá que permitir que pasen pasajeros, gente que trae productos del norte. ¿Cuáles son los estudios que estuvieron hechos para demostrar que la Ruta N°5 está llena? Jamás nos respondieron y nos dieron la información.

Logramos encontrar en internet las lecturas que hay sobre la cantidad que pasan por esa ruta. Concluimos que cada día en Montevideo entran veintiséis mil vehículos, que se desvían a esa ruta, son máximo cuatro mil. La Ruta N° 5 tiene una capacidad de dieciséis mil por día, quiere decir que un cuarto de los vehículos en este momento circulan sobre la Ruta N° 5. El problema es la entrada a Montevideo, al puerto y a Bulevar, porque ahí se juntan veintiséis mil vehículos y la triple ruta y la desviación están al máximo. Los vehículos que vienen del oeste, de Colonia, y que se van al este, no tienen ningún problema. Circulan trescientos camiones por día; no todos van al este. Así

que la necesidad sin los números, bueno, yo pensaba que se había hecho un estudio para ver que había una necesidad.

Hoy pasamos y lo hicimos en cinco minutos porque no había nada. Ayer pasé y me tardó dos horas porque había dos accidentes y la gente se paraba solo a mirar. No podemos hacer una ruta basados en el hecho de que un día hay un problema de circulación. Tiene que haber estudios. Es una cuestión científica.

Muchas veces hablamos de lo necesario. La palabra "necesario" se está usando para justificar algo, pero honestamente ninguno de los lugares donde preguntamos -los tres ministerios- pudo definir que era "necesario". Esa necesidad de que los turistas no vayan a parar en la capital de este país, Montevideo, porque el turismo en Montevideo no es lo que recomendamos. La idea es que vayan a otro lado. La mayor parte de esta gente, la que viene por los puertos y de Colonia, muchas veces hace la desviación ni siquiera para parar en Rocha, sino para irse a Brasil. Muchos de los turistas que vienen de Argentina van directamente a Brasil. La última vez que hubo mucha gente que se movía, ante preguntas de los periodistas de televisión respondían: "Ah, nosotros pasamos porque nos vamos a Brasil". Eso tendría que ser considerado y habría que ver si hay una necesidad de los turistas.

El coronel mencionó 266 metros -creo que él ya no ocupa esa posición; me parece que cambió desde entonces-, pero él solo tiene en cuenta el suelo rural natural; es decir, la parte que toca el Parque Lecocq, pero se olvidó de considerar que esa ruta toca el suelo rural agrario, el suelo rural productivo y ahí estamos hablando de más de 9 km que están afectados. Y es importante saber eso, que no solo están esos 266 metros, están los otros kilómetros, que la gente en este momento están produciendo o van a producir.

Tenemos este problema del agua salada que es lo que más afecta; la gente toma conciencia cuando le tocan sus cosas. Nosotros habíamos tomado conciencia; cuando la ruta vino a pegar a nuestra puerta tomamos conciencia. Ya nosotros nos mudamos ahí por el humedal, porque creemos en la manera de vivir con la naturaleza, pero la Intendencia de Montevideo, en una de las instancias que nos recibió, había mandado dos cartas, una en noviembre de 2022 y la otra en febrero de 2023, que están sin respuestas.

La semana pasada la Intendencia fue bien clara -dijo públicamente y creo que le mandó una carta al ministro de la que todavía no tenemos copia- : la ruta no va a pasar por el humedal; se va a hacer todo para que no pase. ¿Por qué? Porque el humedal es la solución a este problema. Esta es una deuda de diez años, treinta millones por año; Neptuno es una deuda de veinte años, cuarenta millones por año. Entonces, vamos a borrar el déficit, pero en los próximos quince, veinte, años los gobiernos van a tener un déficit de todo lo que se hizo en este tiempo porque el pago lo estamos haciendo más tarde. En verdad, estamos dirigiendo este país como Fucac, como Pronto: pido préstamo hoy porque me cuesta solo $ 1.000, pero lo pago durante 48 meses. ¿Eso es lo que queremos? Es un déficit fiscal transferido a otras generaciones y es lo que está pasando con estos proyectos. El 6 de febrero el ministro fue a la radio y le preguntaron claramente cuánto va a costar este proyecto y dijo: "96 millones de dólares". Lo dijo claramente. Tengo la grabación y la conservé porque mi primera reacción fue: "No. Yo hice proyectos en humedales. Es imposible que pueda costar eso". Ya es tres veces más caro. Normalmente, una ruta de 10 kilómetros tendría que costar 30 millones; son 3 millones por kilómetro. Este va a costar tres veces más; no es bastante.

Cuando yo estuve en la radio respondiendo las preguntas dije: "Mínimo 250 millones de dólares" por lo que quieren hacer y por las cosas que no son seguras en el humedal. Costó 270 millones de dólares. El ministro dijo que era 30 % más de lo que ellos habían

previsto. El cálculo está mal. Si eran 96 y salió 270, es 180 % mínimo más caro de lo que estaba previsto.

Entonces, sí cancelaron la ruta. Es lo que dicen, pero en el sitio del Ministerio de Transporte sigue apareciendo como una obra todavía activa; no estuvo cancelada. El hecho de que estén expropiando en el mismo sector que estaba prevista la ruta nos deja preguntar, y mandamos la pregunta: ¿qué está pasando? ¿Por qué?

Además, apareció el problema del agua. Hay que pensarlo. Yo he hecho proyectos en humedales que hoy día no los haría. En 2010 este proyecto probablemente se haría, pero en 2015 los científicos y los políticos se tomaron el tiempo y decidieron que esta es un área protegida.

Y cuando voy a hablar del área protegida tengo que mencionar la zona uno y la zona dos, la zona *buffer* y la zona núcleo, que son conceptos que trajeron acá. Es para ver cómo funciona un humedal, pero en la ley, en el decreto, no existe diferencia. No puedo decir: "Paso solo por el *buffer*". No tiene diferencia a tal punto que a nivel mundial, en algunos humedales, se considera que la zona *buffer* es más importante que la zona núcleo porque es eso que permite que este humedal funcione. Si la zona *buffer* no existiera, por ejemplo, muchos de los problemas que tienen con la zona *buffer* es que se instala mucho la agricultura ya que el suelo está mucho mejor por el humedal que transfiere el agua, y todo eso.

¿Qué pasa? Si dejás la agricultura, con los químicos y, sobre todo, en este país donde los químicos están permitidos y no pasa nada -no se sabe ni lo que comemos, a veces-, ¿qué pasa? Esta zona *buffer* es la que come todo esto y toda la zona *buffer* -estoy hablando de Montevideo; no estoy examinando al exterior; no miramos la parte de Canelones; miramos donde afecta la ruta- es la que impide que esos químicos lleguen al humedal y lo estropeen.

Entonces, decir que pasamos una ruta por la zona *buffer* no tiene el mismo impacto que pasar por el núcleo, es decir, que no nos interesa el núcleo porque dentro de diez años el núcleo va a ser la zona *buffer* y vamos a tener un núcleo muy chico.

Además, la manera como está hecha la ley…

SEÑORA PRESIDENTA.- Disculpe; no quiero interrumpirlo. No le aclaré los tiempos antes. Tenemos que dar tiempo para que puedan hablar todos y que los legisladores tengan la posibilidad de hacer preguntas.

SEÑOR GAVAZZI (Gianbattista).- Voy a tratar de concentrarme en lo que tengo que pasar la palabra a Brazeiro.

El 17 de diciembre de 2022 el Ministerio de Ambiente en la cumbre de Montreal firmó un tratado con ciento noventa y cinco países. Allí se decidió que de ahora a 2030 tendremos que aumentar 30 % todos los humedales que tenemos en nuestros países porque es la solución al cambio climático. Y en eso, Uruguay, firmó. Ese tratado va a permitir juntar 23.000 millones de dólares en los países desarrollados para dar a los países en desarrollo, como el nuestro. Uruguay podría ir ahí a buscar plata para trabajar, para aumentar los humedales ese 30 %.. La manera de aumentar el humedal al 30 % es aumentando la zona *buffer*.

Eso lo firmó el 17 de diciembre de 2022. Sacaron la foto y a fin de enero firmaron un decreto para sacar un 1 % del humedal con esta ruta y sacarle 30 % a Montevideo. En Montevideo hay 2.500 hectáreas de humedales y 700 hectáreas estarán afectadas.

Nosotros preguntamos por qué votar algo e ir hacia un lado y después no respetarlo. Esta ruta no respeta. La primera violación de ese tratado es esta ruta.

Pedimos que nos explicaran los caminos y hemos obtenido la respuesta, pero no directamente por el ministro, porque no nos quiere responder. Este proyecto lo presentó el privado y lo clasificó en ese momento. En esta hoja se puede ver la clasificación que hizo el privado. Hay seis impactos negativos en esto.

Una vez que llegó eso al Ministerio de Transporte, agarró el proyecto, presentó esta clasificación de tipo B al Ministerio de Ambiente, que tenía diez días para responderle. En esos diez días -esto no lo dijeron- el Ministerio de Ambiente no respondió. Entonces, el ministro de Transporte se lo llevó a la empresa y dijo: "Esto está aceptado, porque no se tomaron los diez días para responder". De todas maneras, siguieron trabajando sobre este proyecto y al final hicieron un análisis. Al mismo tiempo la intendencia hizo un análisis y otros expertos a nivel de la Udelar también hicieron un análisis. Tenemos, no solo a nivel de la instalación, sino también de la operación, más de quince impactos negativos. Eso implica, justamente, un nivel C.

Concretamente, mirando el efecto de esta ruta, tendría que haber audiencias. Dicen que las audiencias están disponibles y es posible tenerlas, pero hay que entender que en la licitación, una vez que el análisis más concreto va a estar hecho por la empresa -no lo hace el ministerio; lo hace la empresa- se los va a presentar, y el ministerio tiene treinta días para responderle, de lo contrario está retrasando el proyecto. Si en esos treinta días no hay respuesta, quiere decir que no hay posibilidades de hacer audiencia pública, porque una audiencia pública toma mucho más tiempo. Entonces, que digan que después va a ser posible tener audiencias públicas no es verdad; no vamos a poder, como ciudadanos, presentar nuestro punto de vista, porque de la manera en que hicieron el contrato de la licitación, no hay esta posibilidad.

Una vez que nosotros presentamos esta parte técnica -aquí está presente una de las personas que participó- al ministerio, pedimos una audiencia para discutirla. Esa audiencia jamás nos la dio, pero invitaron al señor Brazeiro a presentarla.

Le voy a pedir que él les comente el resultado de esa audiencia, que recibió hoy.

SEÑOR BRAZEIRO (Alejandro).- Soy vecino de Melilla y soy profesor agregado de la Facultad de Ciencias; trabajo en el Instituto de Ecología y Ciencias Ambientales.

Nosotros, con un grupo de investigadores y algunos vecinos, que tienen experiencia de trabajo en el área, cuando nos enteramos de este proyecto y viendo el preinforme que había hecho el Ministerio de Transporte, que decía que prácticamente no había casi ningún impacto, hicimos una primera evaluación y detectamos una enorme cantidad de impactos en la biodiversidad de mortalidad, de cambio sobre suelo, en fin. Estamos avanzando en profundizar este informe, pero como vimos que el proceso fue tan acelerado, que rápidamente hubo un decreto de Presidencia para que se avanzara con la expropiación, y llegar a la licitación, decidimos hacerle llegar ese informe como una carta abierta al Ministerio de Ambiente. Al principio se demoró en recepcionarla, pero al final lo mandé directamente al director de la Dinabise (Dirección Nacional de Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos) -con quien hemos trabajado en proyectos conjuntos y me conoce-, que me acusó recibo y lo recibió.

Por otra parte, el Sistema Nacional de Áreas Protegidas tiene una comisión nacional asesora, dirigida por el Ministerio de Ambiente, pero en la que participan otros ministerios, ONG y también la Universidad, y yo soy uno de los delegados de la Universidad en esa comisión. Me parecía que este era un tema muy importante para tratarlo en la Comisión Nacional Asesora, porque se trataba de un proyecto que iba a afectar un área protegida.

Como consulté y no hubo mucha recepción, terminé escribiendo una carta al director de la Dinabise y a la directora del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, pidiéndole por favor que citaran a esa comisión para tratar este tema. En realidad fue a pedido mío que este tema se llevó a tratar a la Comisión Nacional Asesora de Áreas Protegidas.

Ahí tuvimos la chance de presentar el proyecto, presentar nuestra visión y a esa altura, habíamos hecho un segundo informe de ampliación, tomando información de una tesis de la Facultad de Ciencias, muy reciente, acerca de un estudio sobre aves durante un año en el humedal, sobre puntos de muestreo a decenas y a pocos metros del trazado proyectado de la ruta y se detectaba que había -no era algo teórico- un montón de especies, algunas amenazadas a nivel global que estaban presentes. A pocos metros del trazado, en el humedal, se había detectado que había varias -unas treinta especies- que eran prioritarias o amenazadas a nivel nacional que estaban viviendo en esta zona. Todo eso lo recepcionaron.

En ese momento me enteré de que la Dinabise había hecho un informe técnico interno, pero que allí no se presentó, y me dijeron que estaba en evaluación. Lo pedí informalmente y me dijeron que habría que pedirlo de manera más oficial. Entonces, lo pedí a través de la nueva ley de acceso a la información -que funciona muy bien- ; me dijeron que sí, que en menos de treinta días lo tendría. Faltando dos o tres días para el plazo me avisaron que estaba pronto y justo hoy de mañana fui a retirarlo.

Solo les comento un par de detalles: este informe está firmado por Ignacio Lado, técnico del Sistema Nacional de Áreas Protegidas; Hugo Coitinho, técnico del Departamento de Protección de la Biodiversidad; Lucía Bartesaghi, ex colega de la Facultad de Ciencias, es bióloga y geógrafa, y actual coordinadora del Sistema Nacional de Áreas Protegidas; y Ana Laura Mello, otra colega, que trabaja hace muchos años en el Ministerio de Ambiente, que es la jefa del Departamento de Protección de la Biodiversidad. En realidad, viendo lo que ellos plantean, hay una coincidencia total con los informes nuestros. O sea que detectan que va a haber una afectación importante en el humedal, que se va a afectar la biodiversidad, que el humedal es un ecosistema de gran relevancia, que de los 9 kilómetros del trazado de la ruta, 5 kilómetros pasan por dentro del área protegida, o sea que allí se debe regir lo que está establecido en el decreto de creación de esa área protegida. Allí se plantea que el humedal es un ecosistema muy sensible, vulnerable a las afectaciones antrópicas, y que no se debería, por ejemplo, permitir urbanizaciones.

Por otro lado, aquí también se plantean que se está desarrollando el plan de manejo. Hay cosas que el plan de manejo puede llegar a permitir. Si bien todavía no está terminado ni aprobado, pero adelantan que no se debería permitir urbanizaciones en la zona.

Otra información que no conocían es que por el Código de Aguas, la Ley N° 14.859, durante el año 2022 se comenzó a hacer un estudio en Uruguay para detectar los humedales más vulnerables. De acuerdo al artículo 159 del Código de Aguas, se establece la prohibición de la desecación, drenaje u otras obras análogas en aquellos humedales que se declaran de importancia ambiental a nivel nacional

Los humedales de Santa Lucía entran como un humedal prioritario y esta ruta afectaría el drenaje, la hidrología del humedal. O sea que es otro aspecto más que nos hace ver que este proyecto es perjudicial para el ambiente.

Otro dato que no quiero dejar pasar es que estos humedales están protegidos, a nivel internacional, por los Convenios de Ramsar, del cual Uruguay es signatario.

Además, los humedales contemplan una gran cantidad de especies migratorias. Uruguay también ha firmado el Convenio de Especies Migratorias -la CMS-, y debido a esa importancia es que se declaró área protegida, y los objetivos de conservación son proteger la biodiversidad y en particular de las especies amenazadas y prioritarias que Uruguay tiene. Esta ruta, obviamente, va en contraposición de esto.

Así que concluyo diciendo que por lo menos hay un consenso entre la visión de la Universidad y la visión a nivel técnico dentro del Ministerio de Ambiente; a nivel político ya es otra cosa.

Lo último que quería plantear es que como investigador en temas de cuestiones ambientales me preocupa mucho lo desprolijo que fue todo este proceso, que fue un proyecto que se lanzó más que nada por una iniciativa particular de empresas, pero que lo tomó como suyo el Estado, a través del Ministerio de Transporte y que antes de que estuviera el permiso ambiental -que todavía no se ha dado; en realidad el Ministerio de Ambiente todavía lo está estudiando, porque creo que ni siquiera ha recibido el estudio de impacto ambiental que la empresa está realizando, o sea que el proyecto no tiene ningún permiso ambiental-, según decreto a nivel presidencial, para que se expropiaran terrenos, se lanzó una licitación y hubo toda una presión mediática como que esta era una necesidad nacional, un proyecto que sí o sí se va a realizar, cuando en realidad no es así. Yo no quiero ponerme en los zapatos del ministro de Ambiente, que tiene que decidir, en teoría, de la forma más objetiva, evaluar un proyecto que ya viene con esa presión tan fuerte para que se acepte. Creo que deberíamos ver cómo gestionamos los proyectos ambientales que vienen del Estado y tener otro resguardo para que haya más garantía, que la protección del ambiente también se tome en cuenta y no cuando un Estado equis pretenda avanzar en un proyecto, que avasalle y no se tomen en cuenta las recomendaciones ambientales.

Eso es lo que quería plantearles, nada más. Muchas gracias por escucharnos.

SEÑOR GAVAZZI (Gianbattista).- Una cosa sobre la ley del agua.

Ellos consideran en ese informe que esta ruta cruza tres puntos de agua, tres arroyos, que no se tendrían que cruzar.

Hemos salido públicamente a hablar y utilizamos un término para este proyecto. Desde el punto de vista social, el impacto a los vecinos -algunos más, otros menos- ; el impacto ambiental; el impacto a nivel de la zona rural que produce el 80 % de lo que se come en Montevideo; el impacto del agua, que es este problema; para todo eso hemos usado el término: "esto es un mamarracho". Entonces, queremos pararlo, pero no por nuestro beneficio personal, sino por el beneficio de todos los uruguayos y de todos los montevideanos. Hay que entender eso. Una ruta así, si no está pensada, es problemática. La razón de por qué decidieron hacerla por ahí es porque -es verdad- es menos expropiación que hacerla, por ejemplo, por donde iría la otra ruta, que cruza el Paso de la Arena; allí habría muchas más expropiaciones. Pero si miramos la licitación -a la que tuvimos acceso, porque fue pública, y la bajamos antes de que el ministerio tuviera el tiempo de sacarla-, vemos que son 795 páginas las que presenta.

Yo la dejé disponible en internet, porque el ministerio ya la sacó, porque no quiere que otra gente la vea. Pero si vemos lo que tuvieron que hacer para pasar en el humedal, sobreelevar muchas partes de la ruta, es por eso que el costo llega a esto, porque un humedal se mueve. Las casas de esta gente no tendrían que estar ahí, pero hace veinte o treinta años que están, y ahora hay que vivir con eso. Pero en verdad, ahí no hay que construir. Otra cosa: ellos dicen que la ley permite hacer infraestructuras. Quiere decir que las rutas están permitidas en una zona protegida, pero mañana van a querer instalar

peajes. Esas son construcciones y no tendrían derecho de ponerlas. Sabemos que hay un plan de poner peajes en todo el anillo perimetral.

Les voy a dejar unos documentos demostrando que el anillo perimetral ya existe; está cerrado, pasa por la Ruta Nº 5, a unos 3 kilómetros, pero ya está hecho. No hay necesidad de esto.

Queremos dejar bien claro en todos los lugares a los que vamos que, al menos, pretendemos presentar nuestros puntos y argumentos antes de que se tome una decisión.

Además, pedimos que el Ministerio diga qué está pasando, por qué toda esta oscuridad. Ya pasó un mes y medio desde que se cerró la licitación; entonces, por qué no anuncian lo que están haciendo, por qué se sigue actuando de manera violenta con los vecinos.

Estamos abiertos a todas las preguntas.

Gracias por habernos recibido.

SEÑOR REPRESENTANTE VEGA (César).- Me sumo a esto de que es un mamarracho: se compra el saco y después se le pide a la persona que engorde o que adelgace, de acuerdo al tamaño de la prenda.

Hay gente que está hablando de esto; es algo que se percibe, sin haber pasado por ninguno de estos caminos. Nosotros, como los conocemos, ni bien se terminó la Ruta Nº 102, ya usábamos Camino Peixoto. Tenemos un poco más de derecho a hablar todos los que vivimos en la cercanía o en la zona, como viven ustedes.

Y sí, molesta bastante que no se le consulte a la gente que vive allí. En todo caso, efectivamente, usted viene hasta la Ruta Nº 5, agarra hacia Montevideo y engancha la Ruta Nº 1, o al revés. Lo que pasa es que, como le dijimos al ministro de Transporte cuando estuvo en el Parlamento -y eso se sabe-, el ramal de la 1 con la 5 está todo mal diseñado; por eso hay tantos accidentes en esa zona. Se sale por los accesos y, cuando se toma la Ruta Nº 1, se viene por un carril que se transforma en dos. Eso se tendría que corregir; todavía no lo han hecho. Todo esto es una especie de gran locura que uno no termina de entender porque, en todo caso, no cierra de ninguna manera.

Quiero que sepan que tienen nuestro apoyo incondicional para cualquier cosa que signifique oponerse en un cien por ciento a esta cuestión que no terminamos de entender.

No tengo preguntas; más bien quiero reafirmar lo dicho. Repito: no es pregunta; es reafirmar que, con tranquilidad, han brindado un montón de información que debería estar en poder de las autoridades, para salir en una conferencia pública a decir que la pifiaron y que nunca más harán esto que están haciendo y se está volviendo una costumbre: que las empresas privadas vienen, hacen un proyecto y el gobierno prácticamente juega para esas empresas privadas que hicieron el proyecto.

Estoy seguro de que unos cuantos de los técnicos de esas empresas privadas, si los largamos en la zona -por ejemplo, en camino Melilla y Peixoto-, se van a perder. Esto nos tiene que molestar, nos tiene que angustiar.

No tengo ninguna pregunta. Casi de ojos cerrados hago esa zona y, en todo caso, se podría mejorar la parte más compleja, que es camino Peixoto, después camino Los Camalotes, que tiene bandas como para ampliarlo; entonces, ahí hacemos una rotonda en Luis Batlle Berres y listo.

SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD (Daniel).- Les agradecemos a los invitados toda la información.

Mi pregunta tiene que ver con el inicio de la intervención que hicieron respecto a las expropiaciones. Preocupa y llama la atención el desfasaje que hay entre la toma de decisiones institucionales y la velocidad de las expropiaciones.

Quería saber si ustedes tienen relevado cuándo fue la última movida que hubo en torno a las expropiaciones. Sé que hace meses que no hay movimiento sobre eso porque la contradicción de algunos hechos es preocupante debido a lo que dijo la Intendencia la semana pasada.

Gracias, presidenta.

SEÑORA PRESIDENTA.- Voy a sumar una pregunta más para ordenar los tiempos, porque hay legisladores que tienen otras comisiones.

La Comisión viene recibiendo a alguna de las autoridades; ya estuvo el director de Ordenamiento Territorial -ustedes, obviamente, leyeron la versión taquigráfica- y asistió parte del Ministerio de Ambiente; hablamos de impacto y biodiversidad. Lo cierto es que no hemos tenido intercambio con el Ministerio de Transporte, aunque sí con la Comisión de Transporte; veremos cómo dialogamos con esa comisión.

Me interesa saber -como al diputado Gerhard- esto que ustedes planteaban en cuanto a que ya han sido contactados para las expropiaciones. Si entendí bien, en principio, de Paurú serían ocho familias las que recibirían a este equipo que informó de las expropiaciones. Quisiera que me corroboraran eso: si son ocho y qué se les está planteando. Si hay una negativa a firmar esa notificación -como señalaron ustedes-, ¿qué acción les plantean? ¿Han ido al Ministerio de Transporte? ¿Han podido dialogar con la gente de topografía y no solamente con el área social? Lo pregunto para tener una idea de si se están manejando opciones o si es una situación de imposición que va a ser así y no hay otro camino, sobre todo, porque hay una licitación que se declaró desierta por precio inconveniente; eso es público, pero no ha habido ninguna otra información. De hecho, esta Comisión preguntó a las autoridades si estaban analizando otras alternativas o, en virtud de la situación, cuál es el escenario que se plantea. Eso es lo que puede generar algún tipo de certidumbre. Por eso me parece una contradicción que se haya continuado -por lo que ustedes informan- con visitas individuales para la expropiación.

SEÑORA MARZOCCHI (Yohana).- La última noticia que tuvimos directa del área social de topografía fue el 15 de mayo, cuando nos llamaron para las primeras notificaciones, que serían generales para el predio de 3 hectáreas que mencionaba hoy y que involucra a ocho familias. Además, hay cinco familias más del frente de mi casa y del costado. De nuestro padrón, que es un asentamiento, somos ocho familias que fuimos notificadas de forma general. Nos dieron el mismo papel y la misma información, que son esos cuatro puntos que teníamos que firmar. Dentro de esos puntos estaba el valor de la tierra y nos dijeron que eso no nos pertenecía, que era para los propietarios. Nosotros estamos como poseedores; entonces, en la siguiente notificación ya nos iban a dar el valor de las mejoras. Al confirmarme que lo único que nos van a pagar son las mejoras, aumenta nuestra preocupación, porque de la Comisión de Asentamientos ya nos habían dicho que íbamos a tener un respaldo. Incluso, el Ministerio de Vivienda y el área social nunca nos hablaron de un realojo. Esto es algo que ocurre en silencio, porque si bien todo el mundo piensa que esta obra está suspendida, la parte de expropiación siguió. Cuando lo anunciaron en la prensa -creo que fue el 25 de abril-, llamé como expropiada al área social y me dijeron que ellos iban a seguir porque no tenían una información formal que frenara esto.

Como ya teníamos esa información de que iban a seguir, sabíamos que en cualquier momento íbamos a tener novedades. En definitiva, fue el 15 de mayo, hasta el 17,

cuando fueron por mi firma para seguir avanzando en la segunda notificación que iba a ser particular. O sea que estas ocho familias íbamos a ser llamadas para que nos dieran el valor de las mejoras; ni siquiera llamaron a las otras familias que son propietarias, las cinco restantes de Paurú; solo atacaron al predio que es un asentamiento, empezaron por ahí.

SEÑORA LEZAMA (Cecilia).- Venimos acompañando este proceso como vecinos y, además, empezamos a descubrir que había gente expropiando y no sabíamos.

Por ejemplo, nosotros tomamos la decisión de cerrar las puertas de la casa e ir a buscar ayuda. Nos encontramos con la Intersocial y empezamos a trabajar con ellos. Salimos, pero hay gente que se quedó totalmente inoperante, que no supo qué hacer.

Si ustedes van a visitar la zona, se van a dar cuenta de que hay gente que tiene forma de defenderse económicamente y otra que no la tiene. En mí caso, tuve que visitar a todos mis vecinos para saber qué era lo que les había pasado, porque no sabíamos quiénes estábamos expropiados y quiénes no. Los invité a una reunión con un abogado. Ustedes saben que nosotros trabajamos con Ceretta para defender el humedal, que es nuestra primera preocupación, y atacamos el tema de las expropiaciones porque han venido cayendo como fichitas. Cada persona se encuentra con cosas distintas: algunos con notificación, otros con drones en la puerta y, cuando vamos al Ministerio a pedir explicación, nadie nos contesta; entonces, todo lo tenemos que suponer.

Miranda es el abogado que contratamos para ayudarlos en las expropiaciones, pero hay que pagar. Entonces empezamos a ver si podíamos conseguir abogados de oficio para la gente que no puede afrontar el gasto, que se está quedando al margen y sola. El otro día, una señora de noventa años se acercó a través de una vecina y ahí nos enteramos de que ella tenía este problema. Ahora nos toca ir a visitarla, ver si tiene a alguien que la ayude, buscar un abogado para ella. O sea, como Intersocial, como grupo de apoyo que trata de dar ánimo a estas personas, nos está costando mucho trabajo porque la gente se está enterando y se está deprimiendo.

No sabemos cuál es la estrategia; la suponemos. Ojalá supongamos mal; ojalá que esto no se esté tratando de hacer de forma silenciosa con determinado objetivo. No entendemos por qué está sucediendo así. Una de las cosas es decirles a todos lo que suponemos, descubrimos o investigamos, para que nos ayuden a pensar juntos.

El otro día estuvimos en la Junta Departamental y muchos ediles nos dieron una cantidad de piques que van a ser muy útiles. Por ejemplo, tenemos la posibilidad de contar con un abogado de oficio; es un derecho del expropiado y lo tienen que exigir. Así vamos sacando información y hoy estamos acá con el mismo objetivo: que nos ayuden, que nos den una mano, que nos digan cómo seguir. Si ustedes tuvieran la posibilidad de llegar adonde nosotros no llegamos, sería fantástico.

SEÑOR GAVAZZI (Gianbattista).- La última noticia que nos llegó -no sabemos si del Ministerio; es un área que se ocupa de los expropiados- es lo que les dijeron a los que no firmaron: que no se preocupen, que si no firman y retrasan esto, la ruta se va a empezar a construir en agosto en los padrones donde no precisan firmas. Esa fue la amenaza directa que señaló el funcionario a las personas que dijeron: "Nosotros queremos saber qué podemos hacer". La respuesta fue: "No importa si ustedes no firman; este será el último, pero ya empezamos en los otros padrones. En agosto empieza la construcción". Esa fue la última información que tuvieron los vecinos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Tengo una última pregunta. Por lo que ustedes dicen, hay gente que firmó. ¿Las personas que firmaron han sido contactadas nuevamente? ¿Qué planteo se les hizo?

SEÑOR GAVAZZI (Gianbattista).- No. Los que firmaron son padrones en los que hay mucha gente. Entonces, hasta que todos firmen, no pueden avanzar. Por ejemplo, Yohana Marzocchi, que no firmó, está trancando todo ese proceso por ese padrón.

Después, todos nosotros estamos sobre Los Camalotes y, en todo ese sector, hay solamente una persona notificada, la del terreno grande de Taranco. La ruta pasa sobre casi los 4 kilómetros de ese lado. A esa persona le pidieron que firmara la notificación y firmó. Pero sabe que se va a dilucidar ante un juez para decidir el precio, porque te dan un precio y hay que contestarlo. Por tanto, él ya está jugando su juego sobre esa parte. En cambio, a nosotros, en Los Camalotes -somos cerca de veinticinco-, ni siquiera vinieron a notificarnos. Sí pusieron en el Diario Oficial el decreto que dice que estamos expropiados. La verdad es que nuestros abogados dicen que no es suficiente para ser considerado como una notificación y que todavía tenemos derechos. Mientras no estemos notificados en persona tenemos derecho a contestar. El abogado Santiago Miranda, que es quien se ocupa del caso de Julio, el trabajador de la arrocera que sufrió una contaminación -no sé si oyeron- es un ambientalista. El otro abogado es Ceretta. Ellos se están ocupando del caso y exigiendo que nuestros derechos sean respetados.

SEÑOR REPRESENTANTE VEGA (César).- Ese campo muy grande que el señor cita está totalmente abandonado, no contribuye para nada con esa zona, y que hace rato que el Estado, en vez de dedicarse a estas cosas, podría haberlo expropiado para tener un montón de cosas hermosas allí. Es un campo que da pena. En realidad, ese campo le hace mal a esa zona.

En otros casos ha venido gente que tiene campo a hablar aquí, ante la Comisión. Nosotros podemos pensar que esa gente tiene sus propios proyectos, y que este de la expropiación le viene muy bien a los dueños de ese campo. Estas cosas también pueden empezar a constar en las versiones taquigráficas, porque los vecinos hacen un sacrificio gigantesco, porque los servicios de un abogado no son gratuitos. Este atropello se está volviendo común, pero no debería volverse normal.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quisiera informar a los integrantes de la delegación que las comisiones del Parlamento no debaten delante de los invitados, no porque los legisladores no tengamos una posición, sino por una cuestión de respeto de los roles de cada uno y para mantener la ecuanimidad. Todos podríamos hacer comentarios para dejar constancias en la versión taquigráfica, pero no necesariamente delante de los invitados, que no tienen la misma posibilidad de ser parte del intercambio.

Quiero agradecerles muchísimo la comparecencia. Por supuesto que se les va a remitir la versión taquigráfica, porque esta Comisión va a intercambiar la información que ha recibido de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (Dinot), de la Dirección de Impacto Ambiental y de Biodiversidad, así como de la Intersocial. Va a trazar un camino que permita, en principio, lo que se ha hecho hasta ahora, que es que la información circule, que todos accedamos a la misma. Ojalá que encontremos algún ámbito de diálogo en el marco de lo que establece la norma, para encontrar alguna alternativa.

Reitero que les agradecemos muchísimo la comparecencia. Oportunamente, les enviaremos la versión taquigráfica.

SEÑOR REPRESENTANTE VEGA (César).- ¿Se puede acceder al informe?

SEÑOR BRAZEIRO (Alejandro).- Hacemos una copia digital.

(Se retira de sala la delegación de la Intersocial Montevideo Oeste)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica) **SEÑOR REPRESENTANTE MARTÍNEZ ESCAMES (Daniel).-** En virtud de esta visita, de la información de la que disponemos y de haber escuchado a la Intersocial, en lo que a mí respecta, como presidente de la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes, quiero poner a disposición mi compromiso de generar un intercambio.

Está la versión de hace unos días, cuando estuvieron en la Comisión el ministro de Transporte con una delegación importante que incluía a todas las direcciones vinculadas con este tema. Por supuesto, fue un tema que se consideró en el seno de la Comisión.

Está la versión taquigráfica, pero aún así quiero reiterar nuestro compromiso de establecer algún tipo de encuentro con esta Comisión para seguir abordando esta cuestión y, como usted bien decía, señora presidenta, tratar de abordar un camino que nos lleve a todos hacia una solución.

Gracias.

SEÑORA PRESIDENTA.- Yo comparto la apreciación que hace el diputado Martínez Escames. Me parece que podríamos trasladar formalmente la posibilidad de tener una instancia integrada ambas comisiones.

Yo leí la versión taquigráfica. El ministro es muy escueto en sus intervenciones. Por ahora informa que se declaró desierta en virtud de que la oferta era altamente inconveniente. No agrega más. Lo estaban revisando. Es lo que dice; es muy puntual.

Nosotros recibimos al director de Ordenamiento Territorial, coronel retirado Norbertino Suárez -temo equivocarme en el grado; pido disculpas si incurro en error- . Tuvimos la posibilidad de que el director Norbertino Suárez participara de la reunión, como siempre lo ha hecho, al igual que el señor Eduardo Andrés, de Impacto Ambiental, y el señor Gerardo Evia, de Biodiversidad. Yo creo que quedaron claras algunas alertas -que se justifican-, algunas luces amarillas; desde el punto de vista de la biodiversidad, el impacto fue muy amplio.

En la versión taquigráfica supongo que está el informe, pero igualmente quiero solicitarle a la Secretaría de la Comisión que lo remita, porque quedaron en enviarnos esa información.

(Diálogos)

——En la versión taquigráfica dice que lo podían enviar; por lo menos, necesitamos ese extracto que se comprometieron a mandar. Pensamos en hacer una solicitud, pero un pedido de informes demora cuarenta y cinco días. Dijeron que no había inconveniente en enviarlo.

Insisto porque me parece que también alerta la situación de familias que tienen veinte o treinta años ahí, que reciben esa notificación de forma muy intempestiva. Eso genera incertidumbre, preocupación, y me parece que hay que tratar de encontrar la posibilidad de resolver esto de la mejor manera, si es que se justifica la obra. Nosotros leímos que es necesaria por la carga que tiene la Ruta N° 5, pero habrá que ver si el camino es este, con una inversión de estas características.

Además, desde el punto de vista ambiental es más que entendible que seamos muy cuidadosos respecto del trazado de esta obra. Si pudiéramos abordar esa posibilidad con Transporte, sería bueno, inclusive, hasta para optimizar los tiempos de las autoridades y, eventualmente, recibir al propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el actor directo en esto. Sería muy rico el intercambio entre todos y optimizaríamos los tiempos de las autoridades. Debemos hacerlo con celeridad.

Si estamos de acuerdo, la Comisión podría enviar una nota formal a la Comisión de Transporte -está presente su presidente, el señor diputado Martínez Escames- para concretar esa instancia.

Nos queda pendiente considerar el proyecto sobre el venado de campo, que figura en el Repartido Nº 187 de mayo de 2001, Carpeta Nº 527 de 2020. Se declara al venado de campo como especie protegida.

(Diálogos)

——Recuerden que el proyecto fue presentado por el señor diputado Antonini a través de una iniciativa compartida con el alcalde Invernizzi. Además, también recibimos a la Dirección Nacional de Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos para informarnos al respecto. Está dentro de la fauna protegida aunque no como especie en particular; ese es un compromiso internacional. En este caso, se acordó una norma específica. De hecho -aparentemente-, el Ministerio de Ambiente propondría artículos específicos dentro de la rendición de cuentas. A partir de ello, esta iniciativa legal estaría en línea con fortalecer esa definición de protección.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo único.

(Se vota)

——Nueve por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Corresponde designar miembro informante.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Vamos a realizar el informe para que luego sea firmado por todos los miembros de la Comisión.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Recordamos a los señores diputados que tenemos pendiente el informe de la recorrida por el vivero de Montes del Plata y la reunión en el municipio de Guichón con la organización civil de esa localidad para analizar la propuesta de trabajo. Tanto las autoridades del ejecutivo departamental, de la empresa como de la asociación civil plantearon la posibilidad de intercambiar opiniones, algo que no se había concretado. Nosotros -como comisión- nos ofrecimos a favorecer ese ámbito de encuentro. Esa propuesta fue hecha y la Comisión tiene que laudar si la comparte o no, o si la corregimos. Hay que dar una respuesta para no quedarnos con cuestiones pendientes. Eso es bien importante.

Por otra parte, tenemos una solicitud de entrevista del grupo de trabajo que integra la Universidad de la República, el PIT- CNT y Fucvam respecto de la ley de gestión integral de residuos. Aclaro que ya los habíamos recibido el año pasado a raíz de la posibilidad -o no- de avanzar en la implementación de esa ley. Como no hubo avances, vuelven a solicitar ser recibidos.

Por lo tanto, a los efectos de optimizar los tiempos, les planteo si están de acuerdo en que hagamos una consulta a la Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social para recibir en conjunto a esta delegación.

(Apoyados)

——De esa forma, optimizamos nuestros tiempos y evitamos que las delegaciones vayan de una comisión a la otra cuando las temáticas tienen intersección clara.

(Diálogos)

——Luego, podríamos hacer algunos acuerdos para saber qué camino tomamos.

Como recordarán, el punto fundamental en la implementación de esta ley sobre gestión integral de residuos era el registro de clasificadores, cómo se integraban a los circuitos previstos y la instrumentación -o no- de aquel 1 % del Imesi para hacer efectiva la norma. Quizás amerite que podamos conversar con los compañeros de la Comisión de Legislación del Trabajo y Seguridad Social para recibirlos en conjunto.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Se levanta la reunión.

